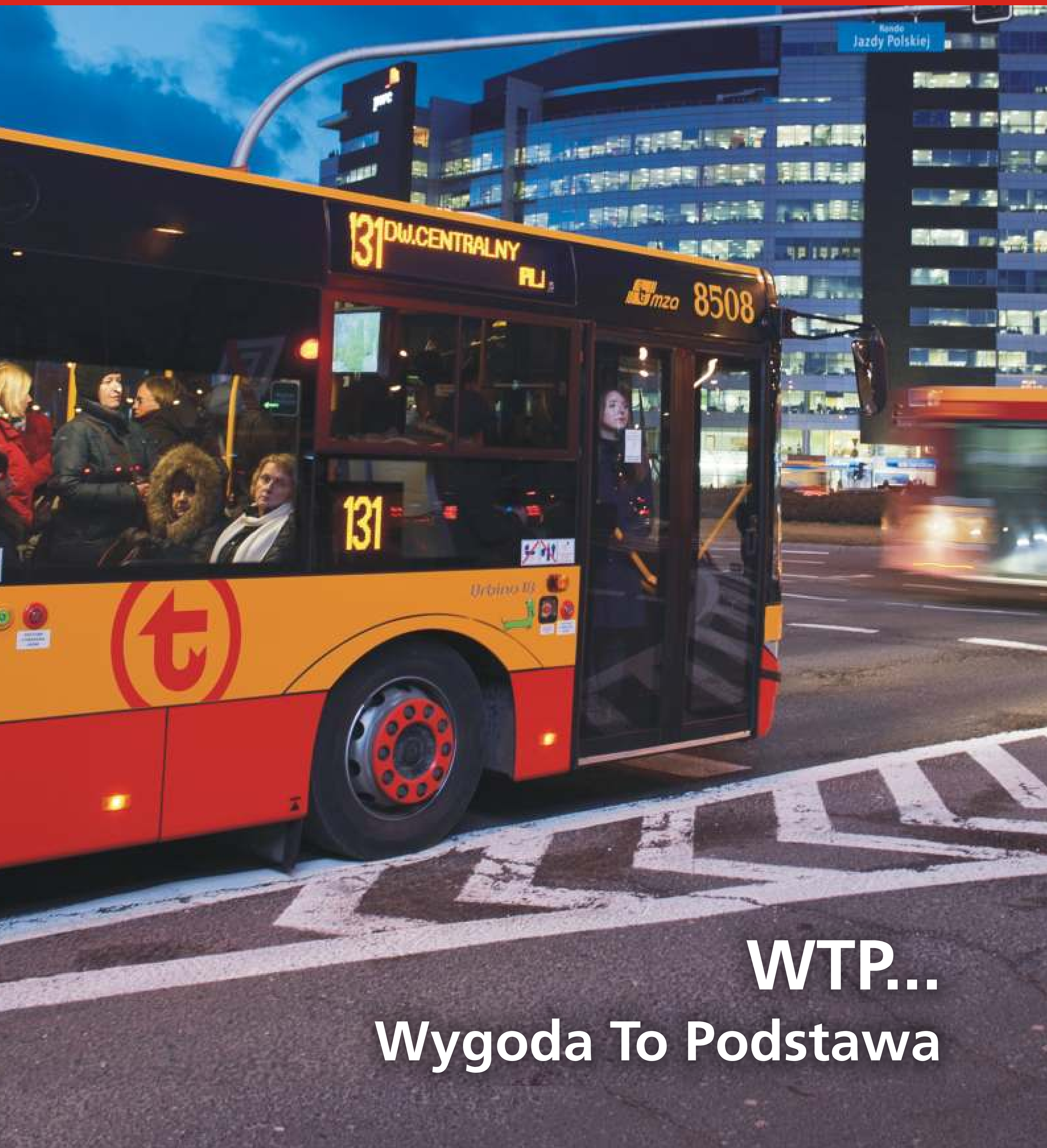
01/2018

wtp

MIESIĘCZNIK
WARSZAWSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO



WTP...
Wygoda To Podstawa

wtp MIESIĘCZNIK WARSZAWSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Skład:
Maciej Beister

Nakład:
10 983

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy.

Nasze pismo zmienia swoją nazwę i znak, ale jedno pozostanie niezmienne – będziemy informować o najważniejszych sprawach dotyczących Warszawskiego Transportu Publicznego. Na pożegnanie z nazwą „iZTM" przypominamy kilka historycznych okładek.

O czym jeszcze piszemy? Każdego dnia mieszkańcy stolicy oraz osoby przyjezdne wykonują miliony podróży Warszawskim Transportem Publicznym. Dla nas każdy pasażer jest ważny. Każdej osobie, kupującej bilet i wsiadającej do autobusu, tramwaju czy pociągu metra bądź Szybkiej Kolei Miejskiej chcemy zapewnić bezpieczną oraz wygodną podróż, w myśl hasła Wygoda To Podstawa.

Dlatego władze Warszawy tak wiele uwagi poświęcają nieustannemu unowocześnianiu taboru. O skali inwestycji, jakie zrealizowano w stolicy w ostatnich latach opowiada Renata Kaznowska, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy.

Nasze miasto chce być liderem we wprowadzaniu innowacji podnoszących komfort podróżowania. Można je spotkać w Warszawskim Transporcie Publicznym na każdym kroku i to one m.in. decydują o tym, że komunikacja miejska jest tak dobrze oceniana przez podróżnych.

Zapraszamy także do przeczytania rozmowy z radnym Michałem Bitnerem, który jest pomysłodawcą stworzenia jednego logo WTP. W bieżącym numerze piszemy także, jak tego typu spójne systemy identyfikacji funkcjonują w innych krajach oraz przedstawiamy pierwszą część historii oznaczeń komunikacji miejskiej w Warszawie.

Zachęcamy do lektury

Będzie Rada Warszawskiego Transportu Publicznego

W Warszawie przy Zarządzie Transportu Miejskiego powstanie Rada Warszawskiego Transportu Publicznego. Będzie to miejsce wymiany opinii, zbierania sugestii i informacji od przedstawicieli różnych środowisk na temat funkcjonowania Warszawskiego Transportu Publicznego.

.Zarząd Transportu Miejskiego jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Warszawie i gminach metropolii warszawskiej, które w ramach międzygminnego porozumienia powierzyły stolicy organizację komunikacji na ich terenie. Decyzje podejmowane w zakresie organizacji transportu publicznego są oceniane przez różne środowiska opiniotwórcze biorące udział w życiu miasta, a opinie dotyczące przyjętych rozwiązań transportowych nie zawsze są jednomyślne.

Zadaniem Rady będzie zbieranie opinii i propozycji reprezentantów różnych środowisk na tematy organizacyjne, przewozowe, handlowe, taryfowe, infrastrukturalne. Dotyczyć one będą rozwiązań obowiązujących lub możliwych do zastosowania w Warszawskim Transporcie Publicznym. Rada umożliwi swobodną wymianę poglądów i uwag, konfrontowanie różnorodnych stanowisk w toku bezpośredniej dyskusji, będzie rozszerzeniem organizowanych dotychczas konsultacji społecznych. Prowadzenie jej posiedzeń zostanie powierzone profesjonalnemu moderatorowi, który zagwarantuje bezstronność i obiektywizm.

Dla zachowania właściwej reprezentatywności mieszkańców Warszawy, do udziału w pracach Rady zapraszamy przedstawicieli grup:

- **społecznej** (przedstawiciele organizacji pozarządowych zrzeszających konsumentów, pasażerów, osoby niepełnosprawne, seniorów, młodzież itd. oraz Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu),
- **ekologicznej** (reprezentanci organizacji zajmujących się zrównoważonym rozwojem, walką ze smogiem, hałasem, ogranizeniem emisji spalin),
- **biznesowej** (przedstawiciele organizacji zrzeszających przedsiębiorców, deweloperów, podmioty z branży handlu i usług),
- **samorządowej** (reprezentanci gmin, z którymi ZTM podpisał porozumienia, Biura Polityki Mobilności i Transportu, operatorów, ZTM oraz Komisji Infrastruktury Rady m.st. Warszawy),
- **naukowej** (eksperci z różnych dziedzin nauki, wspierający rozwój transportu na terenie Warszawy).

Ustalenie ostatecznego składu i zasad funkcjonowania Rady zaplanowano na drugą połowę marca. Jednym z istotnych etapów będzie **spotkanie, które odbędzie się 19 marca 2018 r. o godz. 16.00 w Centrum Kreatywności Targowa przy ul. Targowej 56 w Warszawie. Zaproszeni na nie są przedstawiciele organizacji pozarządowych, stowarzyszeń obywatelskich, organizacji przedsiębiorców oraz towarzystw naukowych. Mile widziany będzie każdy, kto chce aktywnie włączyć się w rozwój systemu transportu publicznego naszego miasta.**

Uczestnicy spotkania zostaną poproszeni o dokonanie wyboru swoich przedstawicieli w ramach grup: społecznej, ekologicznej i biznesowej. W ramach przygotowań do spotkania będziemy proponować przeprowadzenie w trybie roboczym wstępnych konsultacji wśród organizacji i podmiotów funkcjonujących w ramach danej grupy. Powinno to ułatwić dokonanie ostatecznego wyboru reprezentantów. Liczymy również na to, że podczas spotkania poszczególne grupy zaproponują tematy i zagadnienia, które należałoby wprowadzić do programu prac tworzonej Rady.

W konferencji prasowej informującej o planowanym powołaniu Rady udział wzięła Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy, Renata Kaznowska. ■



Parking P+R Metro Młociny III otwarty

Kierowcy mogą już korzystać z nowego parkingu Parkuj i Jedź Metro Młociny III. Jest na nim ponad 150 miejsc parkingowych i stojaki dla rowerów.

Nowy parking znajduje się pomiędzy południowym wejściem do stacji metra Młociny, a skrzyżowaniem z ulicą Przy Agorze/Sokratesa, w pasie dzielącym jezdnie ulicy J. Kasprowicza. Dla kierowców przygotowano na nim 157 miejsc parkingowych, w tym sześć dla osób z niepełnosprawnościami. Rowerzyści mają dla siebie 24 miejsca ze stojakami, a przy jednym z nich można naładować rower elektryczny.

Poza standardowym wyposażeniem, na parkingu P+R Metro Młociny III są ekologiczne nowości. Panele fotowoltaiczne wytwarzają energię wykorzystywaną m.in. do oświetlenia terenu energooszczędnymi lampami LED. Wśród miejsc parkingowych dla samochodów są dwa z ładowarkami dla pojazdów elektrycznych. Na parkingach P+R można je naładować za darmo. Ogrodzenie parkingu nawiązuje kolorystyką do elewacji budynku południowej głowicy stacji metra Młociny. Przęsła pomiędzy słupkami wykonane są z lekkich elementów ocynkowanych, a pomiędzy nimi posadzono ozdobne krzewy liściaste, odporne na warunki przy ruchliwej ulicy. Drzewa, które wcześniej rosły tu gdzie teraz jest parking, nie zostały wycięte – specjaliści przesadzili je w inne miejsca na terenie węzła komunikacyjnego Młociny.

Nowy parking jest potrzebny, bo pozostałe dwa w węźle Młociny już nie wystarczały – wszystkie z około 1100 miejsc jest zajętych już od wczesnego rana. Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe zwiększyło się jeszcze wraz z uruchomieniem trasy i Mostu M. Skłodowskiej–Curie. Parking Młociny III zaprojektowała i wykonała za I ok. 3,5 mln zł firma Delta S.A. Budowa jest dofinansowana z funduszy europejskich na rozbudowę systemu parkingów Parkuj i Jedź w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014–2020.

Parking Parkuj i Jedź Metro Młociny III będzie 15. obiektem tego typu w Warszawie. Codziennie umożliwiają one przesiadkę do Warszawskiego Transportu Publicznego ponad 4300 kierowcom samochodów oraz ponad 670 rowerzystom. Bezpłatnie z obiektów tych mogą korzystać osoby posiadające ważne bilety krótkookresowe (dobowe, 3–dniowe, weekendowe) oraz okresowe (30– i 90–dniowe). Dzięki parkingom Parkuj i Jedź do centrum Warszawy wjeżdża mniej samochodów, a kierowcy dojeżdżający z okolicznych miejscowości nie muszą się martwić o to, gdzie zaparkować auto. Mniej zużytego paliwa to mniej spalin i lepsza jakość powietrza w stolicy. ■



Nowe linie autobusowe

Od 24 lutego pasażerowie z Zielonki mogą podróżować dwiema nowymi liniami autobusowymi – L43 i L44.

Nowe linie, uruchomione przez Zarząd Transportu Miejskiego i miasto Zielonka zastąpiły dotychczasowe LZ-1 i LZ-2.

Autobusy linii L43 w dni powszednie kursują:
BANKOWA/ZIELONKA/ – Bankowa – Waryńskiego – 11 Listopada – Wojska Polskiego (powrót: Armii Krajowej – Paderewskiego – Bankowa) – Kolejowa – Lipowa – Wolności – Lipowa – Długa – Sowińskiego – Powstańców – i dalej w dwóch wariantach:

- (…) – Mazurska – Pustelnicka – Marki: Lisa Kuli – Piłsudskiego – **CH MARKI**
- (…) – Powstańców – Kościuszki – Marecka – Marki: – Fabryczna – Piłsudskiego – **CH MARKI**

natomiast w soboty i święta:
BANKOWA/ZIELONKA/ – (…) – Wojska Polskiego – Poniatowskiego (DW 634) – Kobyłka: Hubala – Zielonka: Ossowska – Słowackiego – Sienkiewicza – Poniatowskiego – Skorupki – Kolejowa – rondo – Piastowska – Jagiellońska – Lipowa – Wolności – Lipowa – Długa – Sowińskiego – Powstańców – Kościuszki – Marecka – Marki: – Fabryczna – Piłsudskiego – **CH MARKI**.

Autobusy linii L44, tylko w dni powszednie, kursują na trasie:
KOBYŁYKA/HUBALA – Hubala – Zielonka: Ossowska – Słowackiego – Sienkiewicza – Poniatowskiego – Skorupki – Kolejowa – Lipowa – Wolności – Lipowa – Długa – Sowińskiego – Powstańców – Mazurska – Pustelnicka – **PUSTELNICKA/ ZIELONKA/.**
Powrót: **POWSTAŃCÓW/ZIELONKA/** – Pustelnicka – Marki: Lisa–Kuli – Ząbkowska – Fabryczna – Zielonka: Marecka – Kościuszki – Powstańców – (…) – Kobyłka: Hubala – Poniatowskiego – Zielonka: Poniatowskiego – **PONIATOWSKIEGO–PRZYCHODNIA/ZIELONKA/**

Autobusy obu linii w godzinach szczytu komunikacyjnego kursują z częstotliwością **co ok. godzinę**. ■



Nowoczesność oznacza wygodę

Dbanie o komfort podróżowania to nieustanna praca i reagowanie na potrzeby pasażerów. Warszawski Transport Publiczny ma być synonimem najwyższej jakości usług, dlatego po ulicach aglomeracji kursuje nowoczesny tabor. Renata Kaznowska, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy opowiada o tym, w jaki sposób władze stolicy stawiają na nowoczesne technologie i co to oznacza dla pasażerów.



Pani Prezydent, wielu warszawiaków jeszcze pamięta hałaśliwe i kopcące Ikarusy, ale od kilku lat na warszawskich ulicach widzimy jedynie nowoczesne, niskopodłogowe i wygodne autobusy. Jak wielkie inwestycje zostały przeprowadzone w ostatnich latach?

Skala zmian, szczególnie w ostatnim okresie, jest rze-czywiście imponująca. W latach 2008-2016 Miejskie Zakłady Autobusowe oraz przewoźnicy prywatni rozpoczęli kursowanie po Warszawie 1352 całkowicie nowymi pojazdami. Unowocześnianie taboru jest kontynuowane. W 2017 roku przybyło ponad 140 kolejnych pojazdów, w tym 10 elektrycznych. To oznacza nie tylko zwiększenie komfortu, ale również czystsze powietrze dla mieszkańców stolicy. Oczywiście, inwestycje wiążą się z kosztami. Same tylko MZA zainwestowały w ostatnich latach w wymianę taboru ponad 1 miliard złotych. Pod koniec grudnia podpisaliśmy kolejną umowę na obsługę linii. Od połowy 2018 r. na ulicach pojawi się 50 całkowicie nowych autobusów hybrydowych. W planach są też kolejne przetargi, które jeszcze bardziej podniosą jakość usług Warszawskiego Transportu Publicznego. Miejskie Zakłady Autobusowe zamierzają kupować rocznie 80 nowych pojazdów nisko i zeroemisyjnych.

Na warszawskich ulicach widać coraz więcej zeroemisyjnych autobusów elektrycznych. Warszawa stawia na nowoczesne technologie, które zapewniają wygodę podróżowania?

Już od pewnego czasu po stołecznych ulicach kursowało 10 elektrycznych Solarisów i 10 Ursusów. Można je było zobaczyć choćby na Trakcie Królewskim. Już niedługo przybędzie nam 10 kolejnych autobusów marki Solaris. Do 2020 roku udział pojazdów o napędzie elektrycznym w taborze zostanie wyraźnie zwiększony – planowany jest zakup przez MZA dodatkowych 130 autobusów elektrycznych. Co jest istotne, ta inwestycja ma uzyskać dofinansowanie ze środków europejskich. Autobusy, zgodnie z przyjętą przez władze Warszawy strategią, mają obsługiwać linie w ścisłym centrum miasta. Ponadto warto dodać, że Warszawa przystąpiła w 2017 roku do tzw. Inicjatywy Zeroemisyjnej. Taborem o napędzie elektrycznym – w skład którego oprócz autobusów wchodzą jeszcze: tramwaje, metro i kolej miejska – wykonywanych jest około połowy wszystkich kilometrów przejeżdżanych przez Warszawski Transport Publiczny. Autobusy elektryczne są bardzo ciche, dlatego podróżowanie nimi jest bardzo wygodne. Można w spokoju poczytać książkę lub porozmawiać.

Warszawa planuje także wielkie inwestycje w innych środkach komunikacji?

Wszystkie zakupy nowego taboru w ramach Warszawskiego Transportu Publicznego mają służyć podnoszeniu wygody pasażerów. Na początku lutego Szybka Kolej Miejska uzyskała dofinansowanie ze środków europejskich, które pozwoli m.in. na zakup 21 nowoczesnych pociągów w ramach przetargu ogłoszonego jeszcze w 2017 roku. Jako władze stolicy przykładamy wielką wagę do tego, żeby nowe pojazdy spełniały bardzo wyśrubowane wymagania, zapewniając pasażerom wygodę podróżowania. Pociągi, które Warszawa zakupi, będą klimatyzowane i w pełni dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz zostaną wyposażone w wiele udogodnień m.in. w nowoczesny system informacji pasażerskiej, ładowarki USB i defibrylatory AED. Nowy tabor na pewno wzmocni w godzinach szczytu istniejące połączenia. Będzie także wykorzystywany w ramach nowych połączeń, które chcemy uruchomić po zakończeniu prac remontowych i modernizacyjnych w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego. Należy przypomnieć, że mocno zaawansowane są plany modernizacji taboru tramwajowego oraz zakupienie nowych pociągów dla warszawskiego metra. W obu przypadkach czekamy na rozstrzygnięcie postępowań przetargowych.

Dbanie o komfort podróży to proponowanie pasażerom nowych udogodnień, dlatego w pojazdach Miejskich Zakładów Autobusowych pojawiły się ładowarki USB?

Warszawa chce być liderem, jeśli chodzi o wygodę podróżowania, stawiamy na nowe technologie, dlatego cały czas pracujemy nad wdrażaniem kolejnych rozwiązań. W pierwszych 200 autobusach MZA już zainstalowano ładowarki, do których można podpiąć kabel ze złączem USB i naładować telefon lub tablet. Każde urządzenie posiada dwa porty, co umożliwia korzystanie z nich jednocześnie dwóm pasażerom, a to dopiero pierwszy etap wdrażania nowego udogodnienia dla naszych pasażerów. Ładowarki USB znajdą się we wszystkich zamawianych obecnie autobusach dla Miejskich Zakładów Autobusowych. Przypominam również, że MZA oferuje swoim pasażerom inne elektroniczne udogodnienie – w ponad 1000 autobusów już teraz można korzystać z bezpłatnego, bezprzewodowego internetu. Będziemy ten system rozwijać, a instalacje Wi-Fi znajdą się również we wszystkich zamawianych obecnie autobusach. Nowoczesność idzie w parze z wygodą podróżowania.

Czy może nam Pani zdradzić jakich dalszych zmian i udogodnień mogą spodziewać się osoby wybierające transport publiczny?

Stawiamy na najwyższą jakość świadczonych usług. Stąd tak duże inwestycje w infrastrukturę transportową. Chcemy, zachęcać Warszawiaków do korzystania z transportu, do rezygnacji z prywatnych samochodów w przypadku podróży po mieście (do pracy, do szkoły). Wszystko to w trosce o jakość powietrza i standard życia. Skuteczne zachęty to dobry tabor, punktualność, ale również komfort podróży. Będziemy dalej rozwijać naszą ofertę przewozową, ale również strefę smart, np. : rozpoczęliśmy prace nad zmianą tradycyjnych rozkładów jazdy na elektroniczne.



WTP czyli Wygoda To Podstawa

Każdy pasażer, korzystający z komunikacji miejskiej chce dojechać do celu szybko i bezpiecznie. Równie ważna jest wygoda podróżowania i na ten aspekt zwracamy w Warszawskim Transporcie Publicznym szczególną uwagę. Wprowadzamy do taboru ciche i niskoemisyjne pojazdy niskopodłogowe, poprawiamy dostępność przystanków, korzystamy z najnowszych technologii umożliwiając zakup biletów za pomocą aplikacji mobilnych. Naszym pasażerom chcemy dostarczać usługi najwyższej jakości i dlatego nieustannie podnosimy swoje standardy.



Warto pamiętać, że na wygodną podróż komunikacją miejską składa się wiele rzeczy, często na pierwszy rzut oka ze sobą niepowiązanych: czyste przystanki, czytelne rozkłady jazdy, sprawnie działająca klimatyzacja, wygodne siedzenia, szeroko dostępne bilety.

Autobusy i tramwaje nie miałyby szansy jeździć punktualnie w tak wielkim i skomplikowanym komunikacyjnie mieście, jakim jest Warszawa, gdyby nie wytężona praca dyspozytorów, którzy na bieżąco monitorują pojazdy kursujące po ulicach aglomeracji, a ich pracę wspomagają najnowocześniejsze systemy.

Co miasto robi, żeby pasażerom podróżowało się wygodnie, a pojazdy komunikacji miejskiej przyjeżdżały punktualnie?

Bliskie i czyste przystanki

Każda podróż odbywana komunikacją miejską zaczyna się i kończy na przystanku lub stacji. Te obiekty są wizytówkami Warszawskiego Transportu Publicznego, dlatego Warszawa szczególnie mocno dba, by były to miejsca przyjazne pasażerom i łatwo dostępne. To ostatnie kryterium zostało nawet uregulowane w odpowiednich dokumentach.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla m.st. Warszawy dzieli aglomerację warszawską na strefy, dla których przewidziano optymalne strefy dojścia do przystanków transportu zbiorowego. Na terenie Warszawy dla przystanków autobusowych i tramwajowych odległości te wynoszą 300-500 m w zależności od strefy (śródmiejskiej, miejskiej i przedmieść). Strefa dojścia do stacji metra ma wynosić do 1000 m, a dla stacji kolejowych: do 1000 m w centralnej części miasta oraz 2000 m w dzielnicach obrzeżnych.

Na terenie sąsiednich gmin, tworzących aglomerację warszawską te wartości są nieco inne: dla przystanków autobusowych strefa do 500 m obowiązuje na terenach zabudowy intensywnej i do 800 m na terenach zabudowy ekstensywnej, natomiast dla stacji kolejowych – dany obszar ma wynosić do 2000 m. Każdy może sprawdzić dostępność przystanków komunikacji miejskiej na mapie na naszej stronie internetowej. W 2018 roku wybudowane zostaną kolejne przystanki, przeprowadzonych zostanie także wiele remontów w już istniejących lokalizacjach (o szczegółach tych inwestycji pisaliśmy w iZTM 2/2018).

Dobrze zaprojektowane pojazdy

Wygoda w Warszawskim Transporcie Publicznym to również nowoczesny tabor, spełniający najwyższe europejskie standardy. Pierwszy autobus niskopodłogowy pojawił się na stołecznych ulicach w 1994 roku. W następnych latach zostało zakupionych kilka kolejnych sztuk, a od 1997 roku niskopodłogowe Jelcze M121M pojawiały się już na masową skalę. Wydarzenie to stanowiło zapowiedź jakościowej zmiany. Przede wszystkim były to pierwsze z 50 zamówionych 12-metrowych, niskopodłogowych autobusów. Cała dostawa została zrealizowana do marca 1997 roku. W 2006 roku autobusy niskopodłogowe stanowiły już niemal połowę taboru, a od tego czasu ich liczba systematycznie rosła.

1 grudnia 2013 roku był historycznym dniem w Warszawskim Transporcie Publicznym – wtedy po raz pierwszy wszystkie kursy linii dziennych i nocnych były obsługiwane przez autobusy niskopodłogowe. Stanowi to wielkie ułatwienie dla osób mających trudności z poruszaniem się czy rodziców z małymi dziećmi. Nie trzeba już wspinać się po kilku stopniach, ale można się dostać do środka praktycznie z poziomu peronu czy przystanku. Dodatkowym udogodnieniem jest możliwość wykonania przez autobus tzw. „przyklęku", czyli obniżenia podłogi oraz rozkładane platformy, ułatwiające wsiadanie i wysiadanie osobom na wózkach inwalidzkich bądź rodzicom z małymi dziećmi. Taka osoba nie musi się martwić, gdzie znajdzie dla siebie miejsce na czas podróży. Pojazdy mają specjalnie wydzielone przestrzenie, w których można bezpiecznie ustawić wózek dziecięcy, a wózek inwalidzki dodatkowo przymocować pasami.



Sytuacja wygląda coraz lepiej, jeśli chodzi o tabor tramwajowy – systematycznie wycofywane są stare typy wagonów, a zastępują je najnowsze, niskopodłogowe i bardzo wygodne.

Wnętrza pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego zostały również opracowane z myślą o wygodzie pasażerów i jak najbardziej komfortowym odbywaniu podróży. Wszystkie autobusy, dostarczane w ramach nowych kontraktów muszą być wyposażone w miękkie siedzenia – pod tapicerką obowiązkowo ma się znaleźć gąbka. Samo pokrycie foteli, oprócz tego, że wygodne i praktyczne, jest również efektowne. Czerwone obicie ma ujednolicony, warszawski wzór, na którym widnieją zabytki stolicy m.in. Syrenka, Kolumna Zygmunta czy Zamek Królewski. Można powiedzieć, że w ciągu kilku lat od wprowadzenia tapicerka stała się rozpoznawalnym znakiem Warszawskiego Transportu Publicznego.

Komfort podróżowania to również łatwość przemieszczania się wewnątrz pojazdu. Przestrzeń w środku autobusu czy tramwaju jest ograniczona koniecznością zamontowania siedzeń, ale miasto Warszawa stara się robić wszystko, by pasażerowie mogli się poruszać wygodnie i bezpiecznie. Wejścia muszą mieć odpowiednią szerokość, podłoga musi być wykonana z materiału antypoślizgowego, w ściśle określonych kolorach.

Nowoczesne pojazdy komunikacji miejskiej to wysoki standard pracy silnika. Być może wiele osób z sentymentem wspomina ikarusy, które stały się legendą w stolicy, ale też hałasowały i wyrzucały w powietrze olbrzymie ilości spalin. Nowy tabor jest cichy i ekologiczny (pojazdy hybrydowe, elektryczne, silniki spełniające wyśrubowane normy emisji spalin). Pod tym względem będzie jeszcze lepiej. 18 lipca 2017 roku miasto podpisało umowę na dostawę kolejnych autobusów elektrycznych, a jak powiedziała Renata Kaznowska, wiceprezydent Warszawy, według planów do 2020 roku po ulicach stolicy ma jeździć 160 pojazdów napędzanych tym źródłem energii. Na początku 2018 roku miasto ogłosiło przetarg na dostawę 80 autobusów gazowych wraz z paliwem. Dzięki nieustannemu podnoszeniu komfortu podczas podróży Warszawskim Transportem Publicznym można w spokoju czytać książkę albo cicho rozmawiać.

Ikarusy miały również inną cechę, która okazywała się uciążliwa dla pasażerów. Chłodzenie zapewniały tam jedynie otwarte okna, dlatego często latem można było



zobaczyć pasażerów, którzy wystawiali łokcie albo głowy na działanie wiatru. Nie trzeba już uciekać się do takich metod. Pojazdy komunikacji miejskiej są wyposażone w klimatyzację, która ma zapewnić komfortową podróż, niezależnie od temperatury panującej za oknem. W najnowszych autobusach temperatura jest cały czas monitorowana, a podgląd na warunki w pojeździe mają pracownicy Centrali Ruchu ZTM. Jeśli odczyty są niepokojące (za zimno lub za gorąco), w każdej chwili mogą wysłać pracowników Działu Nadzoru Przewozów, którzy na miejscu zbadają sytuację.

Dbamy także o bezpieczeństwo naszych pasażerów, dlatego pojazdy komunikacji miejskiej wyposażone są w monitoring wnętrza pojazdu.

Nowoczesny i dobrze zaprojektowany tabor to także wizytówka Szybkiej Kolei Miejskiej, która jest ważną częścią Warszawskiego Transportu Publicznego. Pociągi są w całości niskopodłogowe, co zapewnia wygodę wsiadania i wysiadania na stacji lub przystanku. Drzwi zostały wyposażone w czujniki i fotokomórki, zabezpieczające przed ściśnięciem pasażera. Wsiadanie i wysiadanie zostało również dostosowane do potrzeb osób poruszających się na wózkach inwalidzkich – dlatego przy wejściach pociągi SKM mają zamontowane specjalne windy. W wagonach znajdują się półki, na których można ułożyć bagaż podręczny oraz poręcze, których mogą się trzymać pasażerowie stojący.

Podpowiemy, gdzie wysiąść

Rozwiązania poprawiające wygodę podróżowania Warszawskim Transportem Publicznym można spotkać we wnętrzu taboru na każdym kroku. Czerwone przyciski „Stop", którymi pasażerowie sygnalizują chęć wysiadania są łatwo dostępne i dobrze widoczne. Dodatkowo, umieszczono na nich napisy Alfabetem Braille'a, ułatwiające korzystanie z komunikacji miejskiej osobom niewidomym. Podobną funkcję spełniają pomalowane na żółto poręcze – ten kolor jest lepiej widoczny dla osób słabo widzących.

Wszystkim pasażerom przydadzą się zapowiedzi głosowe przystanków – taki komunikat potrafi uchronić przed pojechaniem zbyt daleko również osobę zaczytaną w pasjonującej książce, bądź pochłoniętą rozmową.

To nie jedyne ułatwienie w pojazdach. Schemat komunikacji miejskiej w aglomeracji warszawskiej jest niezwykle rozbudowany – samych linii autobusowych jest ponad 200, a do tego należy doliczyć tramwaje, metro oraz pociągi. Jak zapamiętać przystanki, jak zorientować się czy już jest się u celu? Takie problemy mają osoby, które po raz pierwszy jadą daną linią lub nie są zorientowane w układzie komunikacji miejskiej w aglomeracji warszawskiej (np. turyści). Pomocne są tablice, na których opisane są wszystkie przystanki danej linii, łącznie z informacją czy jest to przystanek stały, czy też „na żądanie".

Pasażerom miasto stara się zapewnić jak najbardziej komfortową podróż, dlatego od pewnego czasu wprowadzamy kolejne ulepszenia w zakresie informacji pasażerskiej. Nowe pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego mają montowane elektroniczne wyświetlacze, na których można odczytać informację o przystanku, na którym aktualnie zatrzymał się autobus lub tramwaj, o tym, gdzie podjedzie w następnej kolejności, a także o możliwych przesiadkach.



W przypadku wprowadzania doraźnych lub okresowych zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej (remonty ulic, awarie) liczy się szybkość dotarcia informacji do pasażerów, którzy będą mogli dzięki temu lepiej zaplanować podróż. Dlatego korzystamy z możliwości, jakie daje internet. Warszawski Transport Publiczny jest obecny w mediach społecznościowych (Facebook, Twitter), gdzie pojawiają się aktualne informacje oraz sprawozdania z organizowanych przedsięwzięć.

Przesiadki, czyli dojedziesz w każde miejsce

Każdy pasażer chciałby mieć możliwość dojechania komunikacją miejską spod domu w dowolnie wybrane miejsce. Ponieważ nie jest możliwe stworzenie takiej sieci połączeń chyba nigdzie na świecie, czasami istnieje konieczność zmiany środka transportu – najważniejsze, żeby przesiadek nie było za dużo i zostały dobrze zsynchronizowane.

Możliwość dojechania w wybrane miejsce aglomeracji warszawskiej (współpracujemy z 34 podwarszawskimi gminami oraz jednym powiatem) różnymi liniami i dobrze rozwinięty system przesiadek to wielka zaleta Warszawskiego Transportu Publicznego, która znacząco wpływa na jakość podróżowania. Nie trzeba czekać na przystanku na jedną, dedykowaną linię i niecierpliwić



się, spoglądając na zegarek. Zamiast tego lepiej wsiąść do autobusu lub tramwaju, który właśnie nadjeżdża, a następnie przesiąść się do innej linii – pozwala to znacząco oszczędzić czas podróży, zwłaszcza że średnia częstotliwość kursowania jest bardzo duża.

W godzinach porannego i popołudniowego szczytu kilka najpopularniejszych autobusów i tramwajów podjeżdża na przystanki z częstotliwością większą niż co 4 minuty, a kolejnych kilkanaście linii kursuje w odstępach co 4-5 lub 6 minut. Z tym wiąże się kolejny niezwykle ważny czynnik, który decyduje o wygodzie podróżowania Warszawskim Transportem Publicznym – punktualność.



Przewoźnicy są cały czas kontrolowani. Pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego systematycznie badają czy pojazdy wszystkich operatorów odjeżdżają z przystanków zgodnie z czasem podanym w rozkładzie jazdy. Reagują także na ewentualne sygnały od pasażerów. Jeżeli zgłoszenie zawiera precyzyjne informacje dotyczące linii, przystanku i godziny odjazdu, to wysyłany jest tam pracownik, który zbiera dane. Jeżeli dysponujemy tylko numerem linii, to na podstawie własnego doświadczenia pracownicy Działu Nadzoru typują miejsce obserwacji, a następnie analizują dane. Za niepunktualną jazdę przewoźnicy ponoszą konsekwencje finansowe.



i ruszyć z okolic mostu Poniatowskiego. Wyprawa statkiem to także znakomita rozrywka dla najmłodszych i okazja do pokazania ciekawych miejsc Warszawy. Z perspektywy Wisły będzie można podziwiać Stare Miasto, Stadion Narodowy, Bibliotekę Uniwersytetu Warszawskiego albo pomachać Syrence.

Statek „Zefir" oferuje rejs do Serocka – podczas tej wyprawy można poznać ciekawe zakątki Mazowsza. Na trasie rejsu zobaczyć można m.in. Zaporę w Dębem, czyli jedyny zrealizowany obiekt z planowanej kaskady Bugu. To dzięki tej budowli powstał doskonale wszystkim znany Zalew Zegrzyński.

Dla komfortu kierowców

Warszawa dokłada również wiele starań zachęcać kierowców aut osobowych do korzystania z usług Warszawskiego Transportu Publicznego. Z tego powodu rozbudowujemy system Parkingów Parkuj i Jedź, które zlokalizowane są w bliskim sąsiedztwie ważnych węzłów przesiadkowych. Osoba posiadająca ważny bilet od dobowego wzwyż, bilet seniora, bilet dla dzieci z rodzin z trójką dzieci, dokument uprawniający do bezpłatnych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez m.st. Warszawę może na takim obiekcie bezpłatnie zostawić samochód i w dalszą podróż udać się komunikacją miejską.

Sporym ułatwieniem dla kierowców powinny się stać także strefy parkowania Kiss&Ride. Można się tam zatrzymać na chwilę (maksymalnie na dwie minuty), pożegnać i odjechać Zarząd Transportu Miejskiego uruchomił pilotażowo siedem takich miejsc w pobliżu stacji metra.

Wygoda i wypoczynek

W skład Warszawskiego Transportu Publicznego wchodzą również Warszawskie Linie Turystyczne, które pływają roku w sezonie letnim. Tramwaj wodny „Wars" to wios-ną i latem stały element krajobrazu Warszawy. Kto jeszcze nie płynął, będzie miał okazję nadrobić zaległości

Czterema promami, które pływają w różnych częściach Warszawy, można się przedostać z jednego brzegu Wisły na drugi, a na pokład można zabrać ze sobą także rower.



Bilety dostępne niemal wszędzie

Dla pełnego obrazu należy również wspomnieć łatwo dostępnych biletach. Planując podróż Warszawskim Transportem Publicznym nie trzeba się martwić o to, gdzie nabędzie się bilet, bo można to zrobić niemal na każdym rogu, a nawet przed wyjściem z domu.

Gdzie można zatem kupić bilet? Zarząd Transportu Miejskiego oferuje w tym przypadku bardzo wiele możliwości. Przede wszystkim, na warszawskich ulicach można spotkać coraz więcej stacjonarnych automatów biletowych. Już jest ich blisko 720 (obsługiwanych przez firmy ASEC S.A. i Mennica Polska S.A).

W celu rozwijania tej sieci Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił zasady współpracy w ramach systemu otwartego i firmy, które spełnią niezbędne wymagania będą mogły przystąpić do instalowania automatów. Nawiązanie współpracy z ZTM będzie możliwe dla każdego podmiotu zainteresowanego uczestnictwem w systemie otwartym, akceptującego treść umowy oraz spełniającego wymagania w zakresie funkcjonalności stacjonarnych automatów biletowych. To kolejny krok w powiększaniu sieci sprzedaży biletów, tak aby były one jeszcze dostępniejsze dla pasażerów.

W biletomatach stacjonarnych dostępne są: wszystkie bilety kartonikowe (czasowe, jednorazowe przesiadkowe, krótkookresowe), bilety długookresowe imienne kodowane na Warszawskiej Karcie Miejskiej, zintegrowanej karcie bankowej wydawanej przez PKO BP, Elektronicznej Legitymacji Studenckiej, Elektronicznej Legitymacji Doktoranckiej oraz na innych nośnikach dopuszczonych do użytku przez ZTM.

Za transakcję można zapłacić kartą płatniczą, a jeśli chcemy użyć gotówki i nie mamy odliczonej kwoty, również nie musimy się przejmować. Automat wydaje resztę.

Warto również pamiętać, że we wszystkich stacjonarnych urządzeniach oraz w większości mobilnych biletomatów, (w autobusach i tramwajach jest już około 1900 tego typu urządzeń) można przedłużyć ważność e-hologramu, wgrywanego na Warszawską Kartę Miejską.

Można również zawsze kupić bilet (lub doładować Warszawską Kartę Miejską) w jednym z Punktów Obsługi Pasażerów ZTM lub kiosku (saloniku prasowym). Obecnie w Warszawie funkcjonuje 21 POP-ów (pełna lista dostępna jest na stronie internetowej ZTM).

Bilety można także kupić w kioskach i salonikach prasowych, należących do różnych sieci – takich punktów jest w Warszawie blisko 1500.



Warto również dodać, że coraz popularniejsze jest nabywanie biletów komunikacji miejskiej on-line oraz przez urządzenia mobilne. Oba kanały sprzedaży różnią się od siebie ofertą (przy zakupie on-line trzeba mieć już wcześniej spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską), jak też sposobami postępowania z już zakupionymi biletami.

Wszystkie te działania, podejmowane przez miasto na różnych polach, mają jeden wspólny mianownik – zapewnienie pasażerom wygodnego i bezpiecznego korzystania z usług Warszawskiego Transportu Publicznego.

WTP ożywia Warszawę

Warszawski Transport Publiczny to skomplikowany system, w którego skład wchodzą różne środki transportu i wielu przewoźników. Codziennie na terenie aglomeracji warszawskiej kursuje około 1500 autobusów i ponad 420 tramwajów, a pod ulicami stolicy jeździ w godzinach szczytu komunikacyjnego 48 pociągów metra. Te liczby mogą dać wyobrażenie, ile pracy trzeba włożyć w prawidłowe funkcjonowanie stołecznej komunikacji miejskiej.

Aglomeracja warszawska jest wielkim organizmem, zarówno pod względem zajmowanej powierzchni jak i liczby zamieszkującej ją ludności. Według danych Urzędu Statystycznego w Warszawie z czerwca 2017 roku liczba mieszkańców samej stolicy wynosiła 1 758 143 osoby. Do stolicy przyjeżdżają również turyści nie tylko z Polski, ale również z całego świata, którzy chcą zobaczyć najciekawsze miejsca, położone w różnych częściach miasta.

W sytuacji, kiedy piesza wędrówka nie wchodzi w grę z powodu zbyt dużych odległości lub niesprzyjającej pogody, idealnym wyjściem staje się skorzystanie z usług Warszawskiego Transportu Publicznego. Dlatego mieszkańcom aglomeracji oraz gościom należy zapewnić sprawnie działającą komunikację miejską, dzięki której będą mogli się dostać do pracy, szkół, urzędów, na zakupy, do kina czy teatru i zachęcać ich tym samym do rezygnacji na co dzień z indywidualnych środków transportu na rzecz stołecznej komunikacji miejskiej.

Każdego dnia na ulicach pojawia się ogromna liczba autobusów, spełniających wyśrubowane normy wyposażenia i emisji spalin oraz nowoczesne tramwaje, pociągi metra czy Szybkiej Kolei Miejskiej. W godzinach porannego i popołudniowego szczytu kursuje ponad 1500 autobusów (w porannym szczycie jest to 1577 wozów) i 425 tramwajów oraz 48 pociągów metra i 19 składów SKM. Dostępnych jest tam (między godziną 7 a 8 rano) ponad 475 tysięcy miejsc.

Równie ważna jest tutaj częstotliwość kursowania taboru. Linie cieszące się szczególnie dużą popularnością w godzinach szczytu podjeżdżają na przystanki nawet częściej niż co cztery minuty, jak choćby linie tramwajowe nr 2 i 33 czy linia autobusowa nr 507.

Warto pamiętać, że pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego mają do obsłużenia wiele kilometrów linii – które łącznie liczą około 2796 kilometrów, z czego poza stolicą dodatkowo 1264 kilometra. Średnia długość linii komunikacji miejskiej (uwzględniając wszystkie środki transportu) wynosi około 15 550 m. Zainteresowani statystykami z pewnością chętnie odnotują, że najdłuższa zwykła linia autobusowa nr 112 na trasie KAROLIN – CH MARKI liczy 25 892 metry, a najdłuższa linia strefowa (720 między krańcami RONDO WIATRACZNA – RZAKTA) aż 33 395 metrów.



Warszawski Transport Publiczny to nie tylko autobusy i tramwaje. Niezwykle ważną i stale rosnącą rolę w stolicy odgrywa metro, którym codziennie podróżuje ponad 600 tysięcy pasażerów. Jego znaczenie jeszcze będzie wzrastać wraz z oddawaniem kolejnych, budowanych odcinków II linii. Transport szynowy to również Szybka Kolej Miejska. Codziennie liniami SKM z podwarszawskich miejscowości do Warszawy dojeżdża ponad 65 tysięcy ludzi, którzy potem przesiadają się do innych środków komunikacji. Wysoka punktualność przewozów, kształtująca się w ubiegłym roku na poziomie ponad 95 proc. pozwala lepiej zaplanować czas podróży i powoduje wzrost zaufania do stołecznej komunikacji miejskiej.

Rozbudowana oferta, którą miasto stara się jak najlepiej dostosować do potrzeb warszawiaków, prowadząc szeroko zakrojone konsultacje społeczne, a także wysoki standard świadczonych usług powodują, że z Warszawskiego Transportu Publicznego korzysta coraz więcej osób. Zanotowaliśmy kolejny wzrost liczby przewiezionych pasażerów, która w 2017 roku wyniosła aż 1 143,9 mln pasażerów, co stanowiło wzrost w stosunku do 2016 roku o około 7,5 mln.

Integralną częścią Warszawskiego Transportu Publicznego są również parkingi Parkuj i Jedź, których obecnie, po otwarciu P+R Młociny III działa w Warszawie już 15. Oferują one, na chwilę obecną, aż 4401 miejsc dla samochodów. Zlokalizowane są w bliskim sąsiedztwie



ważnych węzłów przesiadkowych (np. P+R Metro Młociny, P+R Metro Marymont czy P+R Al. Krakowska), dzięki czemu kierowcy, zostawiający swoje auta na miejscach postojowych mogą szybko przesiąść się do komunikacji miejskiej i w dalszą podróż do centrum stolicy ruszyć Warszawskim Transportem Publicznym.

Mogą z nich bezpłatnie korzystać osoby, posiadające ważny bilet od dobowego wzwyż, bilet seniora, bilet dla dzieci z rodzin z trójką dzieci, dokument uprawniający do bezpłatnych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez m.st. Warszawę. Od 1 lutego regulamin korzystania z parkingów P+R jeszcze mocniej premiuje postawy proekologiczne. Użytkownicy aut elektrycznych mogą wyrobić sobie Kartę EKO, dzięki której mogą bezpłatnie pozostawiać swoje auta na parkingach Parkuj i Jedź poza godzinami otwarcia tych obiektów oraz za darmo korzystać ze stacji ładowania.

Na warszawskich ulicach coraz częściej można spotkać również rowerzystów, którzy korzystają z oferty Warszawskiego Roweru Publicznego. To nie tylko wygodny, ale także proekologiczny i prozdrowotny sposób podróżowania po stolicy. Nic dziwnego, że w 2017 roku w systemie zarejestrowanych było aż 610 tysięcy osób, a z możliwości wypożyczenia roweru skorzystano aż 5 136 388 razy. Najlepszym jak dotąd miesiącem w historii Warszawskiego Roweru Publicznego był czerwiec 2017 roku, kiedy liczba wypożyczeń wyniosła aż 868 350. Największą popularnością cieszyły się stacje: Plac Wileński, Arkadia oraz al. Niepodległości – Batorego. Rowery Veturilo wrócą na warszawskie ulice już w marcu.



Logo w działaniu

Znak Warszawskiego Transportu Publicznego można już zobaczyć na ulicach stolicy. Pojawia się także na Warszawskich Kartach Miejskich, a wkrótce będzie widoczne także na biletach kartonikowych oraz Punktach Obsługi Pasażerów. Z każdym dniem coraz mocniej zapada w pamięć warszawiaków.










WEEK END
1-2
12,00 zł
90
20
1,70 zł
75
2,20 zł


1328


Punkt Obsługi Pasażerów Komunikacji Miejskiej
Public Transport Service Point


087 00716397
Warszawska
Karta Miejska

Łuki, krążek i Sekwana

Im bardziej skomplikowany jest system komunikacyjny, im więcej elementów wchodzi w jego skład, tym bardziej wzrasta potrzeba ujednolicenia jego identyfikacji graficznej. Dlatego Warszawski Transport Publiczny zyskał logo, które od nowego roku coraz mocniej zakorzenia się w świadomości pasażerów. Podobne rozwiązania zostały zastosowane w wielu największych miastach na świecie. Najbardziej znanym przykładem jest Londyn.

Turysta czeka na autobus lub tramwaj. Zna nazwę przystanku, na którym chce wysiąść, zapamiętał numer linii. Na horyzoncie dostrzega pojazd, w ręku ściska bilet, ale ciągle nie ma pewności czy to właściwy przewoźnik. Może to autobusy należące do innej firmy, które obsługują podobną trasę i jego bilet nie jest tam honorowany? Co będzie, jeśli wsiądzie, a następnie zdarzy się również kontrola? Nikt nie ma ochoty na doliczanie do kosztów wycieczki opłaty za jazdę bez biletu, tłumaczenie kontrolerowi swojej pomyłki, a następnie pisanie odwołania.

W wielkich miastach, które dysponują rozbudowanym systemem komunikacji miejskiej, z różnymi środkami transportu, ryzyko pomyłki wzrasta. Często pasażerowie nie mają czasu na uważne analizowanie oznaczeń na autobusach, tramwajach i pociągach. Spieszą się, mają rozproszoną uwagę, obserwują jednocześnie ruch uliczny. Potrzebują szybkiej i jednoznacznej informacji, że pojazd, który właśnie podjechał na przystanek, jest tym właściwym. W takich momentach najlepiej sprawdza się identyfikacja graficzna – proste, łatwe do zapamiętania logo, które jednoznacznie wskazuje, że mamy do czynienia z transportem publicznym. Po takie rozwiązania sięga coraz więcej miast na całym świecie.

Stolica Wielkiej Brytanii jest często stawiana za wzór doskonale zorganizowanej komunikacji miejskiej. Rozmiary aglomeracji i liczba zamieszkującej ją ludności stawiają przed *Transport for London* wiele wyzwań. Sam zarząd został powołany do życia w 2000 roku razem ze stworzeniem nowego szczebla podziału administracyjnego, w skład którego wchodził tzw. Wielki Londyn. Obszar zajmowany przez tę jednostkę administracyjną jest rzeczywiście wielki. Stolica Wielkiej Brytanii, razem z 32 okalającymi ją gminami zajmuje obszar ponad 1500 km^2, na którym mieszka niemal dziewięć milionów mieszkańców.

Transport for London (*TfL*) jest podzielony na trzy dyrekcje: Londyńskiego Metra, Londyńskiej Szyny (kilka różnych rodzajów kolejek oraz tramwaje), i Transportu Naziemnego (*ang. Surface Transport*, w skład wchodzą m.in. autobusy, słynne czarne taksówki, transport rzeczny, a nawet jednostka odpowiedzialna za utrzymanie dróg).

Mieszkańcowi regionu londyńskiego ciężko byłoby się zorientować w funkcjonowaniu tego systemu. Dla przybysza z innej części Wielkiej Brytanii, a tym bardziej turysty-obcokrajowca mogłaby to być zagadka, której nie da się rozwiązać. Do jakiej linii wsiąść? Czy bilet, który kupiłem w automacie, będzie honorowany u danego przewoźnika (zdarzają się przecież operatorzy prywatni)?

Nic dziwnego, że w celu uniknięcia chaosu informacyjnego i ewentualnych skarg od zdezorientowanych pasażerów zdecydowano się na identyfikację graficzną.

W ciągu wielu lat funkcjonowania logo Londyńskiego Transportu stało się bardzo rozpoznawalnym znakiem graficznym, jednoznacznie kojarzonym ze stolicą Wielkiej Brytanii.

Niektórzy nazywają londyńskie logo legendarnym i nie ma w tym stwierdzeniu wielkiej przesady. Czerwonego okręgu, przeciętego granatowym poziomym pasem nie da się pomylić z żadnym, innym symbolem komunikacyjnym. Londyńczycy nazywają je od wielu lat pieszczotliwie „krążkiem" (*ang. roundel*) i są z tego znaku dumni.

Po raz pierwszy tego typu oznaczenie pojawiło się już w 1905 roku na autobusach – komunikacyjnej nowości tamtych czasów. Okrąg, przedzielony poziomą belką miał jeszcze skrzydła. Trzy lata później w podobny sposób zaczęto oznaczać stacje metra, ale zamiast czerwonego okręgu używano czerwonego koła. Przez lata symbol podlegał modyfikacjom, pojawiał się na plakatach, m.in. słynnym „*Keeps London going*" z 1938 r., na którym „krążek" zestawiono z Saturnem otoczonym pierścieniami.

Znak wbił się tak mocno w świadomość londyńczyków i osób przyjezdnych, że gdy po powstaniu *TfL* zaczęto ujednolicać system oznaczeń na londyńskim taborze, wybór mógł być tylko jeden. Zaadaptowano już istniejący i doskonale przyjmowany znak, modyfikując go kolorystycznie, w zależności od potrzeb – inne barwy dla metra, inne dla autobusów, inne dla kolejki podmiejskiej itp.

Po podobne rozwiązania sięgnięto w **Sydney**, gdzie również trzeba było sobie poradzić ze skomplikowanym systemem oznaczeń. W jednym z największych australijskich miast nie było długiej tradycji, do której można się było odwołać i zaadaptować do nowych czasów, dlatego trzeba było stworzyć cały system graficzny od podstaw.

W konkursie wygrało logo, przedstawiające skaczącą piłeczkę, za którą ciągnie się kolorowa smuga. Barwy są różne dla poszczególnych środków transportu (np. pomarańczowy dla pociągów, błękitny dla autobusów), ale idea graficzna jest wszędzie taka sama. Znak ma przywodzić na myśl łatwość i wygodę, z jaką dzięki transportowi publicznemu, można się przemieścić z miejsca na miejsce.

Logo zostało wprowadzone w 2013 roku i na początku wywoływało sporo dyskusji. Krytycy pomysłu wskazywali przede wszystkim na to, że nowy znak, nazywany „*The Hop*" do złudzenia przypominał logo Australijskiej Federacji Tenisowej, również składające się z kolorowych łuków. Po pewnym czasie dyskusje ucichły, a logo funkcjonuje i coraz lepiej zakorzenia się w świadomości pasażerów.

W **Paryżu** punkt wyjścia jest inny niż w Londynie, czy Sydney, ale działa równie dobrze. Symbolem transportu publicznego stał się tutaj znak miejskiej spółki przewozowej *RATP*. Zarys kobiecego profilu nawiązuje kształtem do koryta rzeki Sekwany, przepływającej przez stolicę Francji.

Pod tym względem znaki Warszawskiego Transportu Publicznego i paryskiej komunikacji miejskiej mają wiele wspólnego. W stolicy Polski nowe logo również odwołuje się do tradycji – bo cóż może być bardziej warszawskiego niż Syrenka? – *To piękny projekt, który ułatwi pasażerom identyfikację i korzystanie z naszej komunikacji* – powiedziała przy okazji prezentacji znaku **Renata Kaznowska, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy**. Z kolei z Londynem i Sydney łączy Warszawę potoczna nazwa, która od razu zaczęła funkcjonować w obiegu. Logo stało się „tetką" i niech już tak zostanie.

Logo ma ułatwiać życie



Korzystanie z komunikacji miejskiej ma być intuicyjne i przyjemne. Jednym z problemów było stworzenie systemu spójnej identyfikacji wizualnej, która powinna kojarzyć się z wysoką jakością – mówi radny Michał Bitner, Przewodniczący komisji infrastruktury i inwestycji Rady Miasta.

Dlaczego Warszawski Transport Publiczny powinien mieć ujednolicone logo?

Chodziło o coś więcej niż samo logo. Komunikacja miejska powinna być „łatwa w użyciu" dla mieszkańców. Chciałbym, żeby korzystanie z niej było intuicyjne i przyjemne. Jednym z problemów było stworzenie systemu identyfikacji wizualnej – spójnego wyglądu systemu transportowego, który pozwoliłby na podświadome rozpoznawanie jego elementów. Spójny wygląd to między innymi wyróżniające logo, umieszczone na wszystkim, na co składa się Warszawski Transport Publiczny.

Wyobraźmy sobie, że chcemy przekonać znajomego, żeby zaczął korzystać z komunikacji miejskiej. W idealnej sytuacji powinien zapamiętać jedno logo, które znajdzie zarówno na kiosku z biletami, przystanku lub autobusie. A jak było do tej pory? Osobne oznaczenia punktów sprzedaży biletów, osobne znaki na biletach, jeszcze inne na przystankach, pojazdach i parkingach „Parkuj i Jedź". Sam naliczyłem kilkanaście różnych znaków, które trzeba było znać, żeby sprawnie poruszać się transportem publicznym po Warszawie. Tego się nie da zrozumieć.

Czy miał pan okazję zaobserwować jak funkcjonuje taka identyfikacja w innych miastach?

Zacznijmy od tego, że dość rzadko mamy do czynienia ze spójną identyfikacją transportu publicznego – zarówno w Polsce, jak i za granicą. Chlubnym przykładem jest Londyn, który taką identyfikację rozwija już od ponad stu lat. Z drugiej strony, należy zauważyć, że często taka identyfikacja nie jest konieczna. W przypadku niewielkich miast, które mają dajmy na to trzy linie autobusowe na krzyż, nie ma co identyfikować – wszystkie linie można łatwo zapamiętać. W przypadku Warszawy jest zupełnie inaczej. Po pierwsze system transportowy obejmuje zbyt wiele linii, żeby dało się je zapamiętać. Po drugie mówimy o naprawdę dużym obszarze, który obejmuje nie tylko stolicę, ale także kilkadziesiąt okolicznych gmin. Po trzecie w skład systemu wchodzą bardzo różne środki transportu: tramwaje, autobusy, cztery odrębnie oznaczane rozwiązania kolejowe (Metro Warszawskie, Szybka Kolej Miejska, Koleje Mazowieckie, Warszawska Kolej Dojazdowa). Po czwarte wreszcie oprócz transportu publicznego mamy wiele linii transportu prywatnego obejmującego obszar metropolii, które mogą być mylone z Warszawskim Transportem Publicznym.

Czy spotkał się pan już z jakimiś pozytywnymi reakcjami warszawiaków bądź gości zagranicznych?

Nie tak prędko! Jesteśmy dopiero na początku długiej drogi. Wydaje mi się, że mieszkańcy dopiero zaczynają zdawać sobie sprawę, że nie istnieje spójna identyfikacja publicznego transportu, a powinna. Kiedy spójna identyfikacja obejmie już wszystkie elementy systemu, wtedy będziemy mogli mówić o reakcjach i ocenach. Chociaż pewnie wtedy zostanie to przyjęte za coś oczywistego – przecież to bez sensu, żeby uczyć się osobno logo każdego przewoźnika skoro wszyscy działają w ramach tego samego systemu.

Z czym, pana zdaniem, powinna się pasażerom kojarzyć marka Warszawskiego Transportu Publicznego?

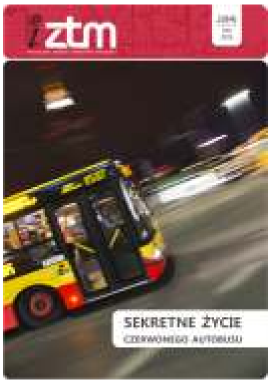
Powinna kojarzyć się z wysoką jakością i przyjaznością. Jeśli wybieram Warszawski Transport Publiczny, to powinienem mieć pewność, że dojadę na miejsce szybko i o czasie, będę jechać w przyzwoitych warunkach, a skorzystanie z transportu czyli na przykład znalezienie połączenia, czy zakup i skasowanie biletu będą proste. Zbudowanie marki to ciężka praca wymagająca ciągłych usprawnień i poszukiwania lepszych rozwiązań dla klientów. Czy Warszawski Transport Publiczny stanie się dobrą marką? Na pewno ma duży potencjał. Trzymam kciuki.

iZTM zmienia się w WTP

Od wielu lat magazyn „iZTM" informował o najważniejszych sprawach dotyczących komunikacji miejskiej w aglomeracji warszawskiej i działaniach Zarządu Transportu Miejskiego. Rosnące systematycznie grono Czytelników świadczyło o zaufaniu, jakim cieszyła się nasza praca.

Od tego numeru zmienia się nazwa czasopisma, ale jedno pozostanie niezmienne – w dalszym ciągu będzie można znaleźć tutaj ciekawe artykuły o Warszawskim Transporcie Publicznym, o historii komunikacji czy inspirujących rozwiązaniach transportowych z innych krajów.

Na pożegnanie z nazwą „iZTM" przypominamy kilka historycznych okładek naszego miesięcznika.

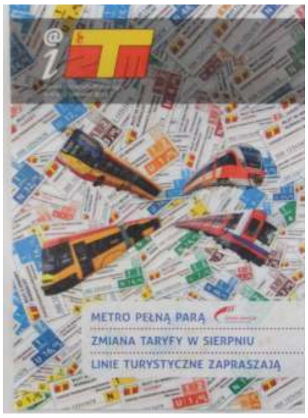










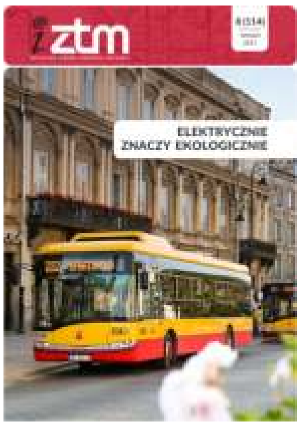












Komunikacyjna gra w kolory (cz. I)

Historia oznaczeń transportu publicznego w Warszawie jest tak samo długa jest dzieje komunikacji miejskiej. Na przestrzeni lat zmieniały się nazwy spółek, symbole graficzne, kolory pojazdów, nawet krój używanej czcionki. Jedno pozostało niezmienne - dążenie do tego, by pojazdy i przystanki były łatwo rozpoznawalne przez warszawiaków. Od zawsze też pojawiały się na nich barwy stolicy.

Na początku mogła panować w tej kwestii duża dowolność. Nic nie wiadomo o tym, by władze miasta narzucały w jakiś sposób kolorystykę, bądź symbole, które miałyby się pojawiać na wagonach. Kto otrzymał licencję na wykonywanie usług przewozu, ten malował tabor według własnego uznania. Jeśli w ogóle go malował, bo pasażerowie pierwszych warszawskich omnibusów narzekali na panujący w nich brud oraz bezczelną obsługę.

fot. Konrad Brandel



Dopiero pojazdy, należące do firmy przemysłowca Piotra Steinkellera i dlatego mianowane „steinkellerkami", prezentowały się godnie, tak jak przystało na pojazdy transportu publicznego w jednym z największych miast Imperium Rosyjskiego. Malowane były na kolor jaskrawożółty i z tego powodu później zaczęto je nazywać kanarkami.

Być może było to nawiązanie do barw Warszawy – stolica już od dawna miała jako swój herb złotą syrenkę na czerwonym polu, a w heraldyce złoto reprezentowane jest przez kolor żółty. Ten trop wydaje się prawdopodobny dlatego, że omnibusy miały dodatkowo wymalowany czerwony lub wiśniowy pas w połowie swej wysokości. Do tego na pojazdach pojawiały się numery boczne (umieszczane pod siedzeniem woźnicy) oraz ozdobna tablica z naniesionym na nią przebiegiem trasy.

Kiedy na ulice wyjechały tramwaje konne, organizowane przez Główne Towarzystwo Rosyjskich Dróg Żelaznych, pojawiło się również nowe malowanie taboru. Co ciekawe, w koncesji, którą Rada Administracyjna Królestwa udzieliła Towarzystwu, miasto zostało pominięte, dlatego ciężko było oczekiwać, by miało jakikolwiek wpływ na oznaczanie wagonów. Tramwaje były jednak pomalowane, przez przypadek czy też celowo, na czerwono, co mogło się kojarzyć z czerwienią z tarczy herbowej Warszawy.

Być może jednak, do takiej symboliki nie przywiązywano wtedy wielkiej wagi. Warszawski magistrat zdecydował o stworzeniu własnej sieci połączeń. W tym ce-



fot. NAC, 1-G-3999

lu podpisano umowę z *„Société Générale de Tramways Varsoviens"* czyli Towarzystwem Belgijskim, a pojazdy należące do tego przedsiębiorstwa były pomalowane na niebiesko-żółto. Miały również ciekawy szczegół w wyglądzie zewnętrznym - na karoserii pomostu znajdował się numer boczny i herb przedsiębiorcy belgijskiego z głową konia ujętą w podkowę. Niebiesko-żółte barwy więcej miały wspólnego z kolorami symbolizującymi miasto Brukselę niż z Warszawą.

Co ciekawe i warte podkreślenia linie w tamtych czasach, ze względu na wysoki odsetek analfabetów, nie były oznaczane literami bądź cyframi, ale kolorami. Dlatego pasażerowie podróżowali np. liniami popielatą bądź szafirową. Ten system sprawdzał się do momentu, w którym w Warszawie, wraz z rozwojem komunikacji linii zrobiło się tak dużo, że nie starczało kolorów na ich oznaczanie.

Na początku XX wieku, wraz ze zbliżaniem się elektryfikacji, zmieniał się również system malowania miejskiego taboru. W 1898 roku miasto przejęło od Towarzystwa Belgijskiego zarządzanie tramwajami konnymi, a kilka lat później (od 1904 roku) pojazdy zaczęto przemalowywać na barwy warszawskie – ciemnowiśniowe z żółtymi elementami. Co niesamowicie ważne w historii oznaczania pojazdów w komunikacji miejskiej w Warszawie – na tramwajach pojawił się wtedy herb miasta, czyli Syrenka.

Od tego czasu przyjęło się malowanie taboru w takich zestawach kolorystycznych: dach był szary, najprawdopodobniej w jasnym odcieniu. Niżej pojawiały się już barwy warszawskie: daszki nad burtami były czerwone z pozłacanymi otokami, podobnie jak całe pudło wozu. Za ozdobniki wagonu służyły żółte paski. Malowano także żółty pas w miejscu, w którym pudło wagonu stykało się z ramą podwozia. Jego szerokość wahała się w zależności od rodzaju wersji. Różnice dotyczyły także wizerunku Syrenki, która raz była wpisana w okrąg, a innym razem w owal. Na zdjęciach wykonanych w późnych latach 30. widać z kolei symbol Warszawy namalowany na tarczy herbowej, bez jakiejkolwiek obwódki. Takim tramwajem jeździł m.in. znakomity biegacz długodystansowy Józef Noji, który pracował na co dzień jako motorniczy.

Takie same barwy, jakimi malowano tramwaje, miał również testowy autobus Saurer, który pojawił się na warszawskich ulicach w 1920 roku – pomalowano go na kolor burgundowy ze złotymi zdobieniami.

Co ciekawe, tradycyjny styl malowania warszawskich tramwajów utrzymano nawet w okresie okupacji. Niemieckie przepisy z sierpnia 1941 roku dokładnie regulowały sprawę malowania wozów tramwajowych. Dach miał być malowany na szaro. Góra pudła (do poziomu ram okiennych) pozostawała jasnożółta, dół zaś malowano na czerwono.

Osobny temat stanowią przystanki komunikacji miejskiej, które pojawiły się na warszawskich ulicach wraz z rozwojem komunikacji miejskiej oraz sposoby ich oznaczania tak, by było to czytelne dla podróżnych.

Bardzo ciekawe były przystanki ustawiane przez Towarzystwo Belgijskie podczas budowy sieci tramwaju konnego. Były to obiekty wykorzystujące rozwiązania powszechnie stosowane wówczas w transporcie. Postawiono słupki przystankowe oraz dobudowano drewniane poczekalnie, w których można się było schronić przed skwarem lub zimnem. Każda budka była ogrzewana (piecem kaflowym lub piecykiem, zwanym kozą). Latem rozciągano również markizy, które zapewniały cień.

Dzięki zdjęciom, wykonanym przez słynnego fotografa Konrada Brandla, dokumentującym codzienne życie Warszawy wiemy, jak wyglądały pod koniec XIX wieku



słupki przystankowe. Żeliwny, żłobkowany słup wieńczył kapitel, na którym znajdował się napis „Przystanek Kolei Konnej”.

Po elektryfikacji warszawskich tramwajów w 1908 roku pojawiły się tablice z napisami "Przystanek Tramwajów Miejskich". Wówczas zaczęto także używać słupów drewnianych, osadzonych w żeliwnych lub stalowych ramach - na szczycie słupa montowano tabliczkę ze stosownym napisem. Po opuszczeniu Warszawy przez Rosjan w czasie I wojny światowej zrezygnowano z rosyjskiej wersji napisu. W takiej formie słupki istniały jeszcze w latach 30.

Ciekawym rozwiązaniem było wprowadzenie w marcu 1926 roku przystanków podświetlanych, które były zaopatrzone w "mleczne" szyby podświetlane przez kilka żarówek. Pierwsze tego typu przystanki górę miały zakończoną daszkiem o czterech skosach estetycznie wyprofilowanych. Na tych przystankach znajdowały się rozkłady jazdy, powszechnie też wyko-rzystywano je do umieszczania reklam. Nie widać było na nich żadnych symboli warszawskiej komunikacji miejskiej. Takie oznaczenia można było zobaczyć na żeliwnych słupach trakcji tramwajowej – odlewano tam Syrenkę, pod którą widać było uskrzydlone koło oraz pioruny.

Niedługo przed wybuchem II wojny światowej rozpoczęto testy kolejnego rozwiązania. Na warszawskich ulicach pojawił się nowy typ słupków przystankowych. 1 sierpnia 1938 roku, w Alejach Jerozolimskich, ustawiono nowe przystanki wykonane ze stalowych kątowników. Prostokątną rurę wieńczyło koło z literą "T" lub "A", w zależności od rodzaju przystanku, także ze stali. Całość malowana była, jak można przypuszczać, na czerwono oraz żółto.

W Warszawie lat 20. i 30. ubiegłego wieku poczekalnie dla pasażerów nie były standardem, na ogół trzeba było czekać pod gołym niebem, co mogło się okazać bardzo nieprzyjemne w razie załamania pogody.

W latach okupacji po raz drugi pojawiły się dwujęzyczne nazwy przystanków, tym razem niemiecko-polskie. Od 1941 roku zmieniono także kolorystykę słupków przystankowych, które malowano na żółto (ew. piaskowo) i czerwono. Takie przystanki dotrwały do sierpnia 1944 roku. ■

tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:
- *http://warszawa.naszemiasto.pl*
- *http://www.trasbus.com*
- *http://www.ztm.waw.pl*



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

wtp
MIESIĘCZNIK
WARSZAWSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO